



Rapport om tillsynen av spårtrafik år 2020

[start.stockholm](https://www.start.stockholm)

Rapport om tillsynen av spårtrafik år 2020
April 2021

Dnr: 2021-4472
Kontaktperson: Maria Högqvist

Sammanfattning

Denna rapport beskriver miljöförvaltningens arbete med tillsynsområdet spårtrafik under 2020.

Miljöförvaltningen har bedrivit tillsyn på spårtrafiken genom klagomålshantering, regelbundna tillsynsmöten samt hantering av anmälningar. De flesta klagomål under 2020 gällde buller och/eller kurvskrik från tunnelbanan.

Det finns två huvudmän för spårtrafik i Stockholms stad. De är trafikförvaltningen inom Region Stockholm och Trafikverket. De båda verksamhetsutövarna genomför löpande detaljerade studier spårsträcka för spårsträcka som ligger till grund för fortsatta åtgärder. Till exempel påbörjade trafikförvaltningen förstudien för bullerskyddsåtgärder för tunnelbanans gröna linje under 2020.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Bakgrund	5
1.1 Verksamhetsutövare	5
1.2 Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn.....	5
2. Erfarenheter från tillsynen 2020	6
2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten	6
2.2 Genomförda insatser 2020	7

1. Bakgrund

1.1 Verksamhetsutövare

I Stockholm finns två verksamhetsutövare för spårtrafik. De är Region Stockholm (trafikförvaltningen), för resenärerna kända som SL, och Trafikverket. Trafikförvaltningen har egna spår på vilka olika entreprenörer kör passagerartrafik åt SL. Spåren är tunnelbanans olika linjer, Roslagsbanan, Saltsjöbanan, Nockebybanan, Tvärbanan, Djurgårdslinjen och, i mycket liten utsträckning i Stockholm, Lidingöbanan. Trafikförvaltningen driver också pendeltågsverksamhet på Trafikverkets järnvägar. Trafikverket har hand om det statliga järnvägsnätet som upplåts för fjärr- och regionaltrafik och för godstrafik, samt, som nämnts ovan, för lokaltrafik med pendeltåg.

Den främsta miljöpåverkan från spårtrafiken är buller. Annan miljöpåverkan är markföroreningar, magnetfält, ogräsbekämpning och de störningar som kan uppkomma i samband med underhåll och reparation av spåren.

De båda verksamhetsutövarna är stora och resursstarka organisationer. De har egna miljöspecialister och en god kunskap om hur miljölagstiftningen fungerar.

1.2 Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn

Tillsynen inom spårtrafiken riktar sig mot spårhållaren, oavsett vem som kör på spåret. Spårfordon kräver också underhåll vilket görs på speciella depåer varav några ligger i Stockholms stad. Tillsynen av depåverksamheten, det vill säga de verkstadsarbeten som görs på spårfordonen, hanteras separat och rapporteras i en egen tillsynsrapport till miljö- och hälsoskyddsnämnden. De störningar som uppstår av trafik med spårfordon inom depåerna hanteras dock inom spårtrafiken. Dessa störningar handlar om buller, oftast i form av kurvskrik.

Tillsynen bedrivs främst genom regelbundna tillsynsmöten, men också genom klagomålshantering. Det kan också vara fråga om hantering av anmälningar enligt miljöbalken. Tillsynen finansieras med fasta årliga avgifter.

1.2.1 Nyckelindikator

I miljö- och hälsoskyddsnämndens verksamhetsplan finns en uppföljningsindikator som rör miljöförvaltningens tillsyn över spårtrafik. Indikatorn är att alla bostäder ska uppfylla riktvärdena för buller inomhus. Såvitt är känt uppfylls målet, men verksamhetsutövarna genomför i långsam takt mer detaljerade studier spårsträcka för spårsträcka som ligger till grund för fortsatta åtgärder.

- Andel bostäder som uppfyller de riktvärden som fastställts av riksdagen (prop. 1996/97:53) inomhus.
Årsmål: 100 %
Utfall 2020: 100 %

2. Erfarenheter från tillsynen 2020

2.1 Klagomål, frågor och synpunkter från allmänheten

Miljöförvaltningen tar varje månad emot cirka tre till fem klagomål, frågor eller synpunkter gällande buller från spårtrafik. Oftast är det personer som är störda av spårbuller i sin bostad som hör av sig. Miljöförvaltningen gör en preliminär bedömning av om klagomålet kan vara befogat, dvs. att bullernivåerna överskrider något av riktvärdena enligt infrastrukturpropositionen (1996/97:53). Om personen redan varit i kontakt med verksamhetsutövaren men inte anser sig ha fått rätt bedömning där, öppnar miljöförvaltningen ett klagomålsärende. De flesta frågorna som kommer in till förvaltningen leder dock inte till att ärenden behöver öppnas, utan kan hanteras löpande genom dialog med berörd verksamhetsutövare. Miljöförvaltningen öppnade 45 nya ärenden gällande buller från spårtrafik under 2020. Pågående klagomål drevs vidare och 58 stycken avslutades under året.

De vanligaste förekommande klagomålen under 2020 var buller och/eller skrik ljud från tunnelbanan. Något som noterades var att antal klagomål gällande skrik ljud som kom in under sommarperioden var något fler än tidigare år. Problem med skrik ljud ökar vid varmare väder. Det större antalet klagomål förklaras därför av en lång och varm sommar under 2020.

Vid nybyggnation ska bullerfrågan hanteras redan i byggskedet enligt plan- och bygglagen. Klagomål inom nybyggda områden förekommer dock. Miljöförvaltningen fick i december 2019 in ett klagomål gällande buller i nybyggda bostäder som ligger spårnära.

Ärendet gällde buller från tvärbanan i Årsta, Valla torg. Under 2020 kom det in ytterligare klagomål från boende i samma fastighet, totalt cirka 40 klagomål.

De nybyggda bostäderna ligger spårnära och det förekommer även ett antal spårväxlar i området. Miljöförvaltningen har löpande under 2020 haft en dialog med byggherren JM AB, spårhållaren trafikförvaltningen samt med stadsbyggnadskontoret som handlägger byggärendet.

Miljö- och hälsoskydds nämnden konstaterade att det finns en risk för olägenhet, men beslutade att lämna klagomålet utan åtgärd. Detta utifrån att de åtgärder som JM respektive trafikförvaltningen har åtagit sig att utföra är verkningsfulla för att avhjälpa den risk för olägenhet som identifierats. JM ska ljudisolera fönstren ytterligare och trafikförvaltningen ska utföra utbyte av växelkorsningar för att få ner bullernivåerna. Beslutet har överklagats till länsstyrelsen av två boende samt av JM.

Sedan tidigare har miljöförvaltningen ett klagomål gällande stomljud från förbipasserande tåg, som också gäller nybyggnation. Miljö- och hälsoskydds nämnden gick i det fallet vidare med att förelägga bostadsrättsföreningen. Ärendet har överklagats i flera instanser och fick prövningstillstånd av mark- och miljööverdomstolen i maj 2020. Mark- och miljööverdomstolen har ännu inte avgjort ärendet (mars 2021).

2.1.1. E-tjänst för bullerklagomål

På stadens webbplats finns en e-tjänst för anmälan om bullerstörning. Tjänsten är utformad så att de synpunkter på störningar som når miljöförvaltningen ska innehålla nödvändiga uppgifter för att skapa förutsättningar för snabbare handläggning.

Under 2020 påbörjades utvecklingsarbete av e-tjänsten inför lansering av ny e-tjänst 2021 i samband med att miljöförvaltningen gått över till ett nytt ärendehanteringssystem.

2.2 Genomförda insatser 2020

2.2.1 Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen har arbetat vidare med detaljerade studier och bullerskyddsåtgärder för tvärbanan, Nockebybanan och tunnelbanans gröna linje. Miljöförvaltningen ser positivt på trafikförvaltningens arbete med dessa projekt. Det är viktigt att

bullerutsatta spårsträckor identifieras och att bullerreducerande åtgärder därefter utförs.

Tvärbanans förstudie av bullerskyddsåtgärder blev klar under 2019 och där kommer främst lokala åtgärder bli aktuella. Under 2020 påbörjades inventering, där entreprenörerna besöker de platser som identifierats i förstudien.

Förstudien för Nockebybanan blev klar under 2019 och slutrapport finns. Under 2020 meddelade trafikförvaltningen att genomförandet av bullerskyddsåtgärder för Nockebybanan har skjutits upp till 2022 i brist på finansiering. Resurserna har istället flyttats över till tvärbanan, för att slutföra det projektet.

Förstudie för bullerskyddsåtgärder för tunnelbanans gröna linje påbörjades under 2020. Studien väntas preliminärt vara klar i juli 2021.

Trafikförvaltningen har tagit fram en ny metod för spårsmörjning på tunnelbanans depåområden. Test som utfördes 2018 på Vällingbydepån gav mycket goda resultat. Bland annat eliminerades skrik ljud helt. I ett första skede är två depåer aktuella för åtgärden; Nyboda- och Vällingbydepån. Dessa två depåer är prioriterade på grund av närhet till bostäder. Åtgärden väntas preliminärt vara införd sommaren 2021. Miljöförvaltningen ser mycket positivt på projektet då klagomål på skrik ljud ofta förekommer samt visat sig svåra att åtgärda med andra lösningar som till exempel bullerskärmar.

År 2016 utförde trafikförvaltningen provtagning av tunnelvatten. Förnyad provtagning har därefter skett under 2019 och 2020. Under 2020 har trafikförvaltningen arbetat med att ta fram ett nytt egenkontrollprogram för provtagning av tunnelvatten. I slutet av 2020 meddelade trafikförvaltningen att egenkontrollprogrammet tyvärr är försenat då projektet pausats på grund av det ansträngda ekonomiska läget med pandemin.

2.2.2 Trafikverket

I Karlberg finns ett tjugotal spårnära fastigheter där Trafikverket utför ett projekt för bullerskyddsåtgärder. Bakgrunden är inkomna klagomål till Trafikverket och miljöförvaltningen under 2017 och 2018. Trafikverket har under 2020 tagit fram en sammanställning över åtgärder som kommer att erbjudas fastighetsägarna. Kontakten med fastighetsägarna är påbörjad. Typ av åtgärder som kan vidtas begränsas då fastigheterna har kulturhistoriska värden. Av den

anledningen är det främst invändiga åtgärder som är aktuella. Miljöförvaltningen har bevakat frågan under 2020 samt haft ett avstämningsmöte med Trafikverket.

Trafikverket har påbörjat arbete med att ta fram rutiner för hantering av luftkvalitet i mer eller mindre slutna stationer. Syftet är att säkerställa hantering av luftkvaliteten i framtida slutna järnvägs- och tunnelbanestationer med avseende på hälsoeffekter. Många olika experter och myndigheter har ingått i projektet, särskilt centrum för arbets- och miljömedicin i Lund. Miljöförvaltningen har deltagit med synpunkter i dialogform.